

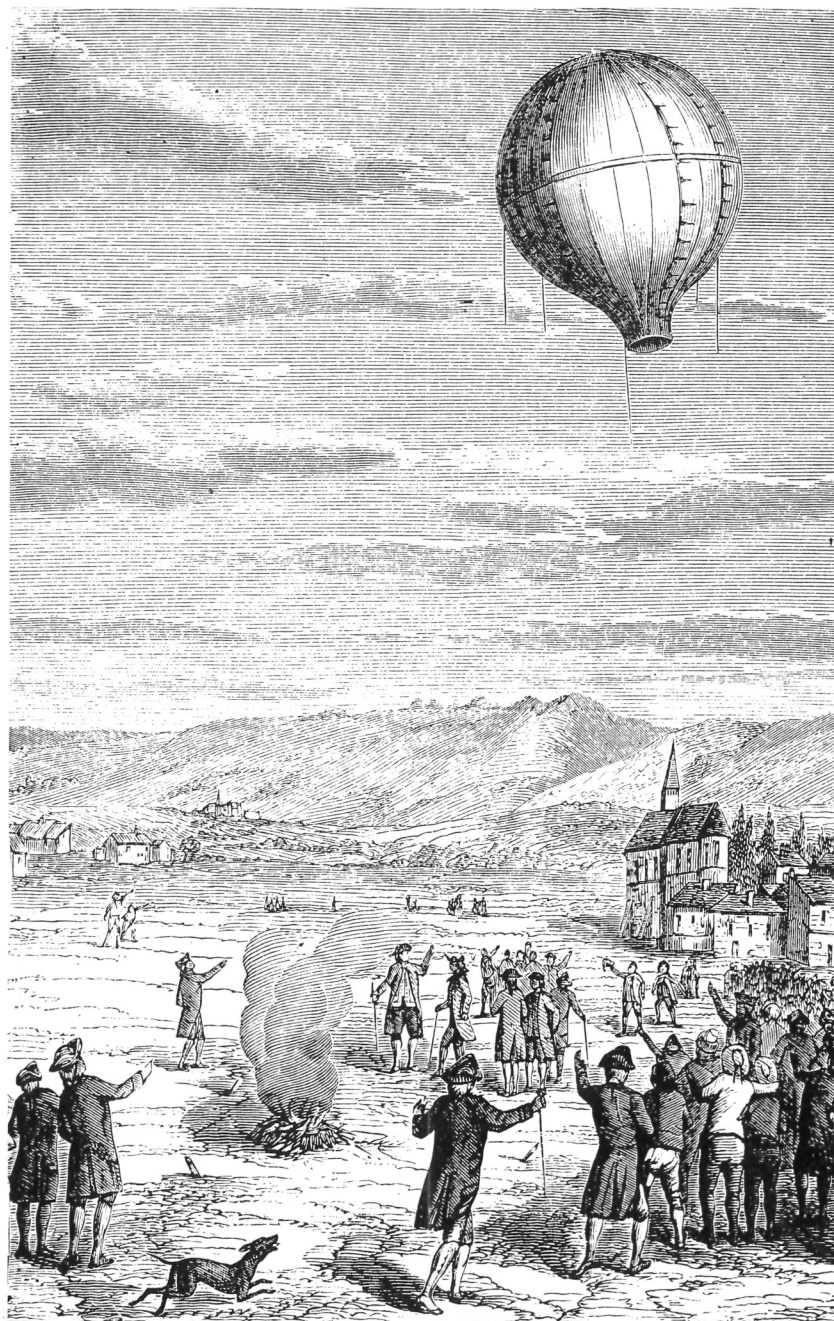
Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon

~~~~~ Siège social : En la Mairie de Meudon ~~~~~

4 Francs

Bulletin N° 49

1982 - N° 3



Le bicentenaire de cet événement historique sera célébré le 1<sup>er</sup> janvier 1983,  
par un envol de 25 montgolfières, sur la grande terrasse du Château de Meudon.

**Cabinet**

**J. PILLOT**

Toutes Assurances

Votre Assureur

C<sup>ie</sup> La Providence

Vie — Accidents

Vol — Incendie

**28 bis, rue de la République  
Meudon**

**Tél. 534-16-13**

“ BELLEVUE-DECORATION ”

**TAPISSERIE**

**DECORATION**

J. DESCOUT - Gérant —

21, Rue Marcel Allégot  
92190 MEUDON-BELLEVUE  
Téléphone : 534.11.78



## **GARAGE RABELAIS**

### **CITROEN MEUDON**

Location CITER

Station Service TOTAL

29-31, Boulevard des Nations-Unies

MEUDON - 626-45-50

*UN ARTISAN A VOTRE SERVICE  
pour tous les travaux d'imprimerie*

**M. COGNÉE**  
**P. LACAS, GÉRANT**

93, Rue Henri-Barbusse - 92190 MEUDON  
Téléphone 534-27-22 ~~~~~

## DISPARITION DE M. JULIEN-LAFERRIÈRE

A la fin du mois de juin dernier, M. Julien-Laferrière nous quittait. Derrière la concision de ces quelques mots, se cache toute l'émotion que nous avons ressentie après sa disparition. Ancien élève de l'Ecole Centrale, il eut, comme ingénieur en chef des Mines, les activités les plus diverses : construction de puits, réalisation de systèmes de pompage, de centrales électriques.

D'un tempérament extrêmement actif, il décida, au moment de sa retraite, de se consacrer entre autres, à la défense de l'environnement. C'est ainsi qu'il participe en 1966 à la fondation du Comité de Sauvegarde des Sites auquel il a apporté son immense dévouement, son inaltérable persévérance. Dès le début, il a su établir avec la Mairie un dialogue confiant et des rapports courtois dont il avait le secret. Puis, peu à peu, des liens se sont créés avec les communes voisines, ensuite avec la commission d'architecture, d'urbanisme et d'environnement de notre département, sans oublier l'organisme national : « Espaces pour demain ».

Toutes ces liaisons donnent un poids considérable à l'action de notre Comité. C'est ainsi, en particulier, que nous avons pu nous opposer, aux côtés de la Mairie, à la liaison intercommunale qui devait couper Meudon en deux.

Parmi les nombreuses réalisations auxquelles il a très largement contribué, citons la remise en état de l'avenue du Château, l'aménagement de la propriété Paumier, l'étude du plan d'occupation des sols, de la grande perspective et de l'île Saint-Germain.



C'est avec tristesse que nous avons vu partir M. Julien-Laferrière, notre Président, succédant à M. Guillaud, que nous avons aussi très vivement regretté.

Nous garderons un souvenir reconnaissant et rempli d'admiration pour le rôle permanent et efficace qu'il a joué pendant quinze ans, puisant sa ténacité et sa conscience dans la grande foi qui l'animait.

Que toute sa famille veuille bien trouver ici l'hommage chaleureux que nous lui devons.

## M. JEAN SUSSE

Un ami vient de nous quitter, un de ces hommes discrets qui, dans le silence, travaillent au bien-être de notre cité.

Jean Susse était de ceux-là et nous tenons aujourd'hui à lui rendre hommage pour tout ce qu'il a fait pour notre ville et notre Comité.

Né à Paris en 1905, d'une vieille famille parisienne, Jean Susse a fait ses études à Sainte Marie de Monceau qui l'ont profondément marqué.

Apprenti mouleur fondeur en bronze d'art dès l'âge de 16 ans, Jean Susse travaille chez Susse Frères, éditeurs d'art, comme chef d'exportation, trouvant la joie de la découverte, satisfaisant ainsi sa soif de curiosité des objets d'art.

Son grand amour de la nature l'amène tout naturellement à découvrir les plaisirs du vrai camping, de l'alpinisme, de la spéléologie et du kayak. Ces aventures sportives l'ont conduit au sommet du Mont Blanc, à 200 m sous terre à la Henne Morte ainsi que dans le gouffre de la Pierre-Saint-Martin, le plus profond du monde.

Il crée sa propre maison d'édition autour d'une revue « Camping » avec le désir de faire partager toutes ses joies au sein de la nature et ses découvertes durant ces voyages.

Avec sa famille, il parcourt tous les pays de la Méditerranée, l'Europe, sans oublier les grands parcs nationaux des Etats-Unis.

Ami de Marc Sangnier, avec qui il collabora de 1930 à 1938 au développement des Auberges de la Jeunesse Catholique.

La guerre le surprend, comme beaucoup d'autres de son âge. Il reçoit à Dunkerque la Croix de Guerre avec citation ainsi que la citation à l'ordre du jour de l'armée anglaise (D.C.) où, comme agent de liaison, il a pris le commandement d'une unité anglaise qui avait perdu ses officiers. Comme tant d'autres après la défaite, Jean Susse milite dans l'ombre et résiste à l'ennemi car il aime trop la liberté.

Ami de Vercors, Jean Susse est le trésorier des éditeurs résistants — ils ne sont que 12.

Après la guerre il faut repartir, ne ménageant ni sa peine ni son courage au service des autres, reprenant ses activités sportives et d'éditeur de revues professionnelles, de manuels techniques, « Caravane, Plein air, Grottes et Gouffres... », la liste en est longue. Il crée la collection « Voyages et Aventures » et devient l'éditeur des ouvrages des membres du Club des Explorateurs qu'il a contribué à créer.

Attirés par le grand air et la proximité de la forêt, M. et M<sup>me</sup> Susse sont venus, dès 1931, habiter Meudon. Beaucoup d'amis ont pris l'habitude de se réunir rue du Bel-Air, à l'ombre des grands cèdres, pour discuter des problèmes de la ville et faire tout ce qu'il était possible pour sauvegarder le charme de Meudon et lutter contre le béton envahisseur. C'est ainsi que Jean Susse, avec sa femme et un groupe d'amis, a fondé le Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon en 1965 auquel il consacra plus de douze années bien remplies d'activités diverses, assurant entre autre le travail ingrat du secrétariat général.

Entouré de sa famille, de ses enfants et petits-enfants habitant Meudon, il ne sait arrêter son activité à l'heure de la retraite et débordant d'idées, il se bat pour conserver le caractère, la verdure, les vestiges historiques qui font de Meudon une ville très agréable.

En 1977, Jean Susse reçoit des mains de son ami de longue date Bertrand Flornoy, explorateur célèbre, la Croix de Chevalier du Mérite, au titre de la Jeunesse et des Sports, sur proposition de Claude Labbé.

---

Mes chers Amis,

La mort de nos dirigeants, le Président Charles Guillaud le 31 décembre 1981 et son successeur Georges Julien-Laferrière le 28 juin 1982 a très durement frappé notre Comité.

En hommage à leur civisme, citons brièvement les principaux travaux auxquels ils ont participé, en précisant que sans la clairvoyance et l'énergie de Charles Guillaud certaines réalisations auraient été compromises.

- Réalisation du Parc Paumier (voir Bulletin n° 48 - M. Clouzeau, Paysagiste).
- Etudes de la Grande Perspective (voir Bulletin n° 44 - M. Jantzen, Architecte).
- Aménagement du Jardin Sauvage (voir Bulletin n° 45 - Services Techniques de la Ville).
- Etudes du quartier Arnaudet (voir bulletin n°s 46-47 - exposé de M. Queennec).
- Etudes sur la forêt et les étangs (voir Bulletin n° 48 - M. Larré, Rapporteur).
- Liaisons avec les associations de l'Ile-de-France (voir Bulletin n° 48 - M. Poilevey, Rapporteur).

Créateur avant toute chose, Jean Susse fut toujours un militant, un combattant, un défenseur de la liberté, de toutes les libertés.

Sa disparition sera douloureusement ressentie, non seulement du Comité de Sauvegarde et de la ville de Meudon, mais aussi de tous ceux qui l'ont connu et ont apprécié sa discrétion et son acharnement au travail dans l'ombre.

Henri CLOUZEAU.

Voici le bilan du passé, envisageons maintenant l'avenir.

Vous m'avez nommé le 28 septembre 1982 à la présidence de notre Comité. Très sensible à cette marque d'estime, je tenterai de ne pas décevoir votre confiance, mais j'affirme que mon efficacité dépendra de notre solidarité.

Notre devoir est de veiller à la défense de notre environnement et d'améliorer notre cadre de vie; aussi, pour mieux assumer cette tâche, notre Conseil, sous l'égide de M. Louis Neel, notre Président d'Honneur, a décidé, en application de l'article 10 de nos statuts, d'augmenter le nombre des membres du Bureau.

Cette mesure permettra de mieux répartir nos actions relatives à certains problèmes, tels l'aménagement du carrefour de la gare de Meudon-Val-Fleury, la circulation sur la D 406 ou l'amélioration des transports collectifs à Meudon-la-Forêt. D'autres problèmes existent, cette énumération n'est pas limitative, vous êtes invités à la parfaire.

Pour conclure, je rappelle que le Comité de Sauvegarde des Sites doit maintenir sa vigilance en conservant son indépendance, et l'audience qui lui sera accordée dépendra de notre dévouement et de nos compétences.

Roger MILLET.

## COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU CONSEIL DU 28 SEPTEMBRE 1982

Ce Conseil tenu sous l'égide de M. Louis Neel, Président d'Honneur, avait pour objet le remplacement de notre Président M. Julien-Laferrière, décédé le 28 juin 1982. Après discussion, le Conseil a décidé, en application de nos statuts, d'augmenter le nombre des membres du Bureau afin de mieux répartir les tâches et missions.

Après un vote à bulletin secret le Conseil a approuvé par 27 voix et 1 bulletin nul le Bureau suivant :

Président d'Honneur : le Professeur Louis Neel.  
Président : Roger Millet.  
Vice-Président délégué : Jean-Claude Gilardoni.  
Vice-Présidents : Jeanne-Marie Goubelin, Michel Jantzen,  
Colonel Marcel Moraine, Francis Roux-Devillas.  
Secrétaire Général : Raymond Cossé.  
Secrétaire Général adjoint : Jean-Claude Remon.  
Trésorier : Olivier de Gonneville.

Trésorier adjoint : Roger Boullault.

Archiviste : Nicolas Bocquet.

Archiviste adjoint : Marcel Gayral.

Conseiller technique : François Watine.

Chargé de mission (forêt et étangs) : Léon Larré.

Chargé de mission (liaison avec les associations) :  
Claude Poilevey.

Le Conseil a ensuite procédé au remplacement de M. Julien-Laferrière comme membre du Conseil. Sur proposition de MM. Bocquet et Gilardoni, il a coopté M. Flandrin.

Le Conseil, à l'unanimité, a rendu hommage à la mémoire de son ancien Président en l'élevant à la présidence d'honneur.

Enfin le Conseil a changé l'adresse de son siège qui était domicilié au domicile de M. Julien-Laferrière, en le transférant à la Mairie. Nous rejoignons ainsi une cinquantaine d'associations meudonnaises qui y sont déjà domiciliées et nous évitera à l'avenir des changements d'adresse aussi nombreux que dans le passé.

Bien entendu cette nouvelle domiciliation n'implique aucune subordination à l'égard de la municipalité et nous gardons toute notre indépendance.

## Aérostation : Le Renouveau

Le 17 août 1978, à 19 h 48, trois aéronautes américains, Ben Abruzzo, Maxie Anderson et Larry Newman, posaient délicatement la nacelle de leur ballon *Double Eagle II* sur la terre de France, réussissant ainsi un exploit sans précédent : la traversée de l'Atlantique en ballon libre. Cette remarquable performance, qui avait déjà été tentée au moins dix-sept fois sans succès, fut, dans les jours qui suivirent, à l'origine d'un engouement et d'un intérêt nouveaux pour l'aérostation, pratiquée depuis près de deux siècles.

C'est en effet le 5 juin 1783, après plusieurs essais concluants conduits depuis la fin de 1782, que les frères Joseph et Etienne Montgolfier réalisèrent la première expérience aérostatique publique à l'aide d'un « globe » gonflé à l'air chaud. Ce premier aérostat, non monté, s'éleva dans le ciel d'Annonay et préluda à l'âge du plus-léger-que-l'air. Mais c'est à Jean-François Pilâtre de Rozier et à François, marquis d'Arlandes, que reviennent l'honneur et l'audace d'avoir effectué le premier voyage aérien à bord d'une montgolfière qui s'éleva des jardins de la Muette le 21 novembre 1783. Un foyer suspendu à la partie inférieure du ballon permettait de réchauffer les 2.040 mètres cubes d'air contenus dans l'enveloppe réalisée en soie. Après avoir survolé Paris, l'aérostat se posa tranquillement sur la Butte-aux-Cailles, à 10 kilomètres de son lieu de départ.

Ce premier vol monté d'un ballon à air chaud fut suivi quel-

ques jours plus tard, le 1<sup>er</sup> décembre 1783, du premier vol d'un ballon à gaz piloté par Jacques Charles, physicien, et par Nicolas Robert. Parti du jardin royal des Tuileries à Paris, le ballon effectua un voyage de 36 kilomètres. Pour cette première ascension montée d'un ballon à gaz, Charles imagina presque tout le matériel aérostatique : le filet, l'appendice, la soupape, le lest, et se servit d'un baromètre pour suivre les déplacements verticaux du ballon.

De nombreux voyages et expériences eurent lieu dans les années qui suivirent. Dès janvier 1784, la montgolfière géante *La Flesselles* (23.000 mètres cubes) emmenait sept personnes. La première traversée de la Manche par la voie des airs, de Douvres à Calais, fut réalisée le 7 janvier 1785 par Jean-Pierre Blanchard et le docteur John Jeffries à bord d'un ballon gonflé à l'hydrogène. Les vols se multiplient alors en Angleterre, en Italie et même aux Etats-Unis. Blanchard, qui fera une carrière internationale, réalise un voyage de 252 kilomètres le 26 août 1785. Au cours de cette ascension, il lâche un chien attaché à un parachute : le chien atterrit sain et sauf.

L'aérostation devient très à la mode, et de nombreuses œuvres d'art « au ballon » apparaissent, telles que lustres, assiettes, miroirs, chaises, éventails, boîtes à bijoux, gravures, etc., jusqu'à un jeu de société : « Le nouveau jeu des ballons aérostatiques à l'usage des esprits élevés ».



De nombreux projets pour diriger les ballons à l'aide de voiles, gouvernails ou rames sont étudiés, mais aucun ne verra le jour. En effet, un ballon est poussé par le vent et circule donc à la même vitesse et dans la même direction que celui-ci, comme un bouchon dans un courant d'eau; un élément fixe quelconque, solidaire de l'aérostat, ne peut donc en rien influencer la marche de l'appareil.

Les ballons à air chaud sont assez rapidement abandonnés au profit des ballons à gaz. La montgolfière tire en effet sa

sustentation de l'air chaud enfermé dans l'enveloppe, moins dense que l'air froid environnant. Il faut donc, pour conserver l'aérostat en équilibre dans l'air, réchauffer périodiquement l'air de l'enveloppe. A la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le procédé employé consiste à emporter à bord un foyer de paille et de bois. Quand on sait que l'enveloppe était constituée de soie et de taffetas, on imagine facilement que les risques étaient grands, de très nombreuses escarilles s'échappant du foyer. Alors que l'enveloppe de la montgolfière est ouverte à sa partie inférieure pour

VILLAS - APPARTEMENTS - TERRAINS - LOCATIONS

## MEUDON-IMMOBILIER

Yves LE GUEN

Place Rabelais - MEUDON

Tél. 626-65-25

DES PROJETS PLEIN LA TÊTE RÉALISEZ-LES TRÈS  
VITE AVEC LES PRÊTS A LA CONSOMMATION DU

## Crédit Mutuel de Meudon

2, boulevard des Nations-Unies - Tél. 626.39.13

### **DROGUERIE C A D E A U X**

### **Maison HUTTE**

35, rue de la République  
**92 - MEUDON**

Tél. : 534-13-81

Ménage - Vaisselle  
Verrerie - Plastique  
Brosserie - Entretien  
Peinture - Papiers peints  
Quincaillerie - Electricité



111, rue de Paris (derrière le Monoprix)  
MEUDON - Tél. 534-13-53

GARANTIE DES MARQUES  
GARANTIE DES PRIX

faire pénétrer la chaleur du foyer, celle du ballon à gaz est complètement fermée, à l'exception de l'appendice qui permet l'évacuation du gaz quand le ballon est en surpression; seule une soupape placée au sommet du ballon permet de libérer du gaz, et donc de descendre. A l'inverse, pour monter, on largue un peu de lest qui peut être du sable, de l'eau ou tout autre objet (par exemple des vêtements !). Le gaz utilisé alors était de l'hydrogène dégagé par la décomposition de l'eau sur du fer chauffé à blanc. Plus tard, on emploiera plus fréquemment du gaz d'éclairage ou de l'hydrogène provenant de la réaction de l'acide sulfurique sur de la limaille de fer.

Dès 1794, les militaires français utilisent des ballons montés « en captif », c'est-à-dire retenus au sol par des câbles. *L'Entrepreneur* contribue ainsi à la victoire de Fleurus, le 26 juin 1794, en donnant en permanence des renseignements sur les positions de l'ennemi. Devant ce succès, par décret du 10 brumaire an III, la Convention crée l'Ecole nationale aéronautique de Meudon. Le premier corps des aérostiers (aéronautes militaires) voit le jour.

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, les ballons sont synonymes de fêtes : on en voit à l'occasion du mariage de Marie-Louise et de Napoléon en 1810, et aussi pour saluer le retour des Bourbons à Paris, quatre ans plus tard. Le ballon possède quelque chose de magique : c'est un volume important, flottant dans les airs, sans bruit, et en général très joliment décoré. Quant aux impressions laissées par les vols et les voyages, Camille Flammarion écrit en 1867 : « Que c'est beau ! Que c'est beau ! C'est la première exclamation qui s'échappe de nos lèvres; nulle description ne saurait rendre la merveilleuse magnificence d'un tel panorama ». Puis, survolant Paris et ses environs : « C'est un spectacle féerique devant lequel s'éclipsent les mille et une nuits ».

Ce tapis volant du XIX<sup>e</sup> siècle fut utilisé pour de nombreuses ascensions scientifiques. Dès 1803, à Hambourg, Robertson et Lhoest atteignent l'altitude de 7.400 mètres, et procèdent à des observations sur le magnétisme et l'électricité. De nombreux scientifiques, tels que Gay-Lussac, Barral, Bixio, Tissandier, Sivel, Crocé-Spinelli, se serviront du ballon à gaz pour leurs expériences.

Le XIX<sup>e</sup> siècle voit également de très belles réalisations, comme celles du *Géant* de Nadar (6.000 mètres cubes, avec

*Vous souhaitez participer  
à la défense de l'environnement ?*

*Vous avez entre 16 et 20 ans ?*

**Compte épargne "Jeune projet"**

**Mettez l'imagination au pouvoir**

 **Caisse d'Epargne  
de Meudon-Val-Fleury**

**7, Rue des Grimettes - Tél. 626.54.30**

nacelle à deux niveaux) et le fameux ballon captif de Giffard qui, pendant l'Exposition universelle de 1878, montait à 500 mètres au-dessus de Paris en emportant trente passagers à chaque ascension.

Les ballons servirent également, lors du siège de Paris, entre 1870 et 1871, pour communiquer avec l'extérieur de la capitale. Soixante-huit ascensions eurent lieu, et la plus célèbre est certainement celle de Léon Gambetta, alors ministre de l'Intérieur, qui réussit ainsi à gagner Epineuse, puis Tours où siégeait alors la délégation de la Défense nationale.

Les ballons captifs furent fréquemment utilisés par les militaires comme observatoire pour repérer les mouvements des troupes ennemies. On en vit même au Tonkin et au Transvaal.

## **CRÉDIT LYONNAIS**

**prêt à vous accueillir**

*du Mardi au Vendredi de 10 h. 30 à 12 h. 30 et de 14 h. 15 à 19 h.*

*Le Samedi de 9 h. 15 à 12 h. 30 et de 14 h. 15 à 18 h.*



33-35, avenue du Général de Gaulle  
92360 MEUDON LA FORÊT - 631-72-87

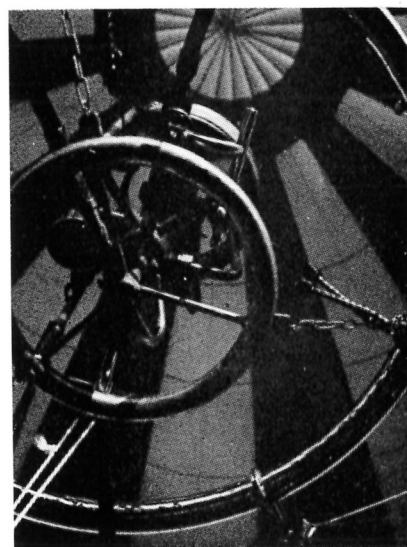
Le ballon libre ou captif, outre ses possibilités remarquables utilisées par les scientifiques et les militaires, est réellement devenu un sport aérien lors de la première coupe Gordon-Bennett en septembre 1906. Le but de ce concours, ouvert aux aéroclubs de toutes les nations, était de parcourir la plus longue distance. En 1912, le Français Maurice Bienaimé, à bord de *La Picardie*, couvre la distance de 2.191 kilomètres en 46 heures, et atterrit à Riga (Lettonie), le décollage ayant eu lieu à Stuttgart (Allemagne). Cette coupe, qui regroupa jusqu'à soixante-sept ballons à gaz, fut interrompue peu avant le début de la Seconde Guerre mondiale. Depuis 1962, une Semaine internationale du ballon libre dans les Hautes-Alpes est organisée à Mürren, dans l'Oberland bernois.

Ainsi que nous l'avons indiqué, le ballon à air chaud fut rapidement remplacé par le ballon à gaz, mais la montgolfière revient aujourd'hui en force. Sa réapparition serait liée à la guerre du Viêt-nam. Les Américains tentèrent, en effet, de trouver des solutions permettant aux parachutistes de différer leur descente pour ne pas tomber dans les lignes ennemies. Le principe était de munir le pilote d'un petit brûleur alimenté par une réserve de gaz et de réchauffer l'air situé dans la coupole du parachute; le temps de descente plus important permettait au parachutiste, avec des vents favorables, de regagner ses lignes. Les essais furent très peu concluants, mais l'idée était lancée, et, dès le début des années soixante, grâce aux matériaux modernes, les montgolfières du XX<sup>e</sup> siècle virent le jour aux Etats-Unis : plus d'enveloppe en soie ou en taffetas, mais une enveloppe en nylon enduit de polyuréthane, tissu très fin et très résistant, pesant de 40 à 50 grammes au mètre carré; ce tissu, comparable à celui utilisé pour la confection des spinnakers de voiliers, permet un grand choix de couleurs qui personnalisent chaque ballon. Plus de feu de paille, mais un brûleur en acier inoxydable alimenté par du gaz propane liquide contenu dans des cylindres-réservoirs placés dans la nacelle (généralement en osier). Le brûleur délivre une flamme dirigée avec précision de 3 à 6 mètres de haut rentrant à l'intérieur de l'enveloppe par la partie inférieure ouverte : la « bouche ». Le volume des montgolfières modernes varie entre 600 et 4.000 mètres cubes, le plus courant étant de 2.000 mètres cubes. Ce volume important permet d'emporter une charge totale de l'ordre de 500 kilogrammes, un mètre cube d'air porté à 100 °C pouvant soulever une charge de 250 grammes dans un air ambiant normal et à pression normale. La masse totale d'une montgolfière de 2.000 mètres cubes est alors de l'ordre de 2.300 kilogrammes, ce qui représente une inertie importante, et tout l'art du pilotage consiste à anticiper sur les réactions de l'appareil. L'autonomie dépend bien sûr des réserves de gaz que l'on peut embarquer à bord de la nacelle; la durée moyenne des vols se situe aux alentours de 75 à 85 minutes (on remarquera que l'autonomie du ballon à gaz est beaucoup plus importante). Comme il y a deux siècles, la montgolfière moderne ne se dirige pas : elle vogue au gré des vents. L'aéronaute sait d'où il décolle, il ne sait jamais à l'avance où exactement il va atterrir : c'est peut-être un des derniers refuges pour quelques sensations et quelques aventures. Par contre, l'aéronaute expérimenté contrôle parfaitement son altitude au centimètre près, ce qui permet, par vent calme, des survols extraordinaires de la nature, et des atterrissages très doux. Lors de ces derniers, le pilote ouvre en grand la partie supérieure du ballon (soit un panneau de déchirure, soit un panneau-parachute faisant office de soupape), et libère ainsi l'air chaud contenu dans l'enveloppe. Le ballon se dégonfle et se couche doucement sur le sol. L'enveloppe est alors placée dans un sac, et le ballon replié prend les dimensions de la nacelle (volume de l'ordre de 1 mètre cube).

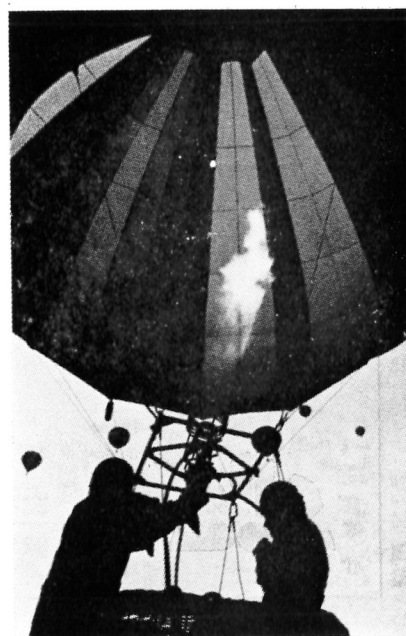
Grâce aux matériaux et aux technologies modernes, le vol libre en montgolfière est devenu très sûr et procure des joies et des sensations immenses aux nouveaux adeptes, de plus en plus nombreux. Vingt-huit pays possèdent actuellement des montgolfières. On compte déjà environ 1.900 appareils aux Etats-Unis, 160 en Grande-Bretagne, et 70 en France.



Patrice Terrin



Patrice Terrin



Marcel, Gamma

Dans de nombreux pays, il faut, pour piloter un ballon, être titulaire d'une licence de pilote de ballon libre, délivrée en France par le secrétariat d'Etat aux Transports. L'examen pour l'obtention du brevet comporte une partie pratique, douze heures de vol dont deux en solo, et une partie théorique portant sur la technologie de l'aérostat, la météorologie et la réglementation aérienne. Le brevet est délivré par des instructeurs nationaux au nombre de dix en France. Tous les deux ans, les pilotes doivent passer une visite médicale auprès d'un médecin habilité à examiner le personnel navigant non professionnel.

Les ballons à gaz et à air chaud sont des aérostats rentrant dans la catégorie des aéronefs, et à ce titre ils possèdent un certificat de navigabilité (C.D.N.), un certificat d'immatriculation (laquelle doit être portée d'une façon lisible sur l'enveloppe), et ils doivent passer tous les ans une visite de « bonne santé » (visite Véritas). Par ailleurs, le pilote de ballon doit se conformer à la réglementation aérienne : ne pas pénétrer dans des zones interdites, respecter les planchers et les plafonds des zones réglementées, porter la plus grande attention lorsqu'il pénètre dans un couloir aérien. Pour le moment, la radio VHF (Very High Frequency) n'est pas obligatoire à bord, mais lors des vols à haute altitude ou dans des régions à circulation aérienne dense, il est recommandé au pilote d'entrer en contact radio avec les centres de radar afin de les prévenir de sa présence. Tant que les pilotes de ballon libre respecteront les règles élémentaires de circulation aérienne, les possibilités de vol ne seront pas restreintes. Certains vols de ballon à gaz s'effectuent même de nuit; le ballon est alors équipé d'un transpondeur lui permettant d'être repéré et reconnu par les radars.

Un équipement complet de ballon à air chaud est proposé actuellement sur le marché français ou étranger pour un prix de l'ordre de cinquante mille francs. Il existe deux constructeurs de ballons à air chaud en France, trois en Angleterre et sept aux Etats-Unis. Les prix varient peu d'un pays à l'autre, mais les techniques de construction et les matériaux employés peuvent sensiblement différer. L'enveloppe d'un ballon à air chaud possède une durée de vie de l'ordre de 300 heures, ce qui peut paraître faible, mais un pilote de ballon vole en moyenne 50 heures par an; il ne faut pas oublier que le tissu est soumis à l'intérieur à une température voisine de cent degrés, et, à l'extérieur, aux rayons ultraviolets du soleil, les vols se déroulant généralement par temps clair et dégagé. En tenant compte des frais de gaz, de transport, d'assurance, de visite Véritas et d'amortissement du matériel, l'heure de vol pour un ballon à air chaud (de 1.800 à 2.000 mètres cubes, pouvant embarquer trois passagers) peut être évaluée à 280 francs pour une moyenne de 50 heures de vol par an. Ce sport n'est donc pas encore à la portée de tous, mais il n'est pas réservé à une élite, contrairement à ce que l'on pourrait penser; la passion pour l'aérostation incite certains à de nombreux sacrifices et on rencontre parmi les pilotes des « personnages » de toutes classes sociales, chacun d'eux possédant un grain de folie pour ce sport merveilleux, dernier refuge qui permette une évasion devenue si nécessaire dans le tourbillon de la vie actuelle. Il faut avoir mis une fois le pied dans une nacelle de ballon libre pour comprendre l'enthousiasme et la passion des adeptes. Pour beaucoup d'entre eux, de plus en plus nombreux, la compétition dans cette discipline est totalement anachronique, le vol en ballon libre devant avant tout rester une recherche de la poésie et un moyen matériel incitant à la réflexion entre ciel et terre. Nombreux également sont ceux qui ne désirent pas

voir ce sport se développer trop fortement, compte tenu des contraintes imposées par la réglementation aérienne et les quelques nuisances (rares) apportées à l'agriculture, notamment au bétail. (« Pour vivre heureux, vivons cachés »; mais en ballon, ce dicton est très difficile à appliquer !)

Grâce aux progrès importants accomplis dans la technologie des matériaux depuis quelques années, il est possible d'envisager des montgolfières plus petites pouvant enlever le même poids qu'aujourd'hui. De nombreuses firmes mettent au point des matières très légères, extrêmement résistantes, et possédant un coefficient de résistance thermique excellent. Actuellement, la température intérieure d'une montgolfière est de l'ordre de 100 °C. Des tissus résistant à 300 °C ou plus et possédant une très bonne isolation thermique, évitant ainsi les échanges calorifiques entre l'intérieur et l'extérieur de l'enveloppe, permettraient de diminuer sensiblement les dimensions de l'enveloppe et, partant, les coûts de fabrication. Pour le brûleur et le combustible employé, on peut raisonnablement penser à augmenter de façon notable et le rendement et la performance du combustible.

Il nous semble que la montgolfière moderne est promise à un bel avenir, car, outre ses possibilités de développement, elle peut être mise en ascension beaucoup plus facilement et rapidement qu'un ballon à gaz. Une équipe de quelques personnes peut faire décoller un ballon à air chaud en 3 à 8 minutes, alors qu'un ballon à gaz nécessite de 4 à 6 heures de préparation; de plus, le coût du gonflement de ce dernier est de l'ordre de 4.000 à 6.000 francs pour l'hydrogène, pourtant meilleur marché qu'un gaz neutre comme l'hélium; remarquons cependant que l'autonomie des ballons à gaz est beaucoup plus importante que celle des montgolfières.

Des compétitions nationales sont organisées, des championnats du monde se déroulent tous les deux ans. Les premiers eurent lieu à Albuquerque (Nouveau-Mexique, Etats-Unis) en 1973 et en 1975, à York (Angleterre) en 1977, et à Uppsala (Suède) en janvier 1979. Jusqu'à présent, les Américains ont remporté tous ces championnats. Notons cependant qu'à Uppsala la médaille de bronze est revenue au Français Olivier Roux Devillas, derrière les Américains Paul Woessner (médaille d'or) et Sidney Cutter (médaille d'argent). Les épreuves de ces rencontres sont essentiellement des épreuves de précision : atterrir ou larguer une marque le plus près possible d'un point fixé soit à l'avance, soit en cours de vol, ou d'un point représenté par un autre ballon parti avant les concurrents. Le pilotage consiste alors à trouver des vents de directions différentes en fonction de l'altitude, et à faire pousser son aérostat vers le point désigné. Il est en effet très rare que le vent garde une direction et une force constantes, quelle que soit l'altitude. On remarque fréquemment des différences de direction de 20 à 30 degrés entre un vent au sol et un vent à 1.000 mètres. Il est parfois possible d'atterrir sur le lieu même de décollage, quand les vents au sol et en altitude sont diamétralement opposés (180 degrés).

C'est la F.A.I. (Fédération aéronautique internationale) qui est responsable de l'homologation des records mondiaux de tous les sports aériens; les records de France sont homologués par l'Aéroclub de France. En aérostation, on distingue les ballons à gaz et les ballons à air chaud, répartis en sous-classes en fonction de leur volume. Les records sont enregistrés pour la durée, la distance parcourue et l'altitude atteinte.

## COUVERTURE - PLOMBERIE EAU ET GAZ

Tél. : 534-12.01

Salles de Bains - Chauffe bains, Chauffe eau à gaz et électriques

DÉPOSITAIRE

BRANDT - LINCOLN - AIRFLAM

POTÉZ - FRIGÉCO - THOMSON

Réchauds - Cuisinières et Chauffage gaz

Société d'Exploitation des Etablissements

# L. WACQUANT

ENTREPRENEUR

27, rue Marcel-Allégot, BELLEVUE - 92 MEUDON



bougies, tissages, grès, cadeaux  
vanneries - bois blanc - jeux  
listes de mariage

## l'artisanie

61, Rue de la République - MEUDON

Tél. 626-71-57

Ouvert le DIMANCHE

# P photo



tél. 534-50-06

MEUDON

## MICHEL DAMOUR

# TAPISSIER

LITERIE, SIÈGES, VOILAGES  
DOUBLE RIDEAUX

Réfection matelas & sommiers

54, Rue de Rushmoor - 92190 MEUDON - 626-27-60 et 534-21-84

Un magasin d'articles de sport à Meudon

## MEUDON - SPORT

(Près de la Place Stalingrad)

Tennis (cordage raquettes en 24 h.)

Sports d'équipe, Equitation, Ski, etc.

2, Bd des Nations-Unies, 92190 MEUDON - Téléphone 534-36-78

Les records de France pour les ballons à air chaud appartiennent à l'équipage Olivier Roux Devillas et Patrice Terrin pour la durée et la distance : 4 h 53 mn et 202 km le 22 mai 1977; à Michel Arnould pour l'altitude : 11.200 m (sous-classe AX 8 : 2.200 à 3.000 m<sup>3</sup>), très près du record du monde pour la même sous-classe : 11.823 m.

Dans toute l'histoire passionnante de l'aérostation, la durée de vol et la distance parcourue les plus importantes ont été enregistrées pour les trois Américains Ben Abruzzo, Maxie Anderson et Larry Newman, à bord de *Double Eagle II* lors de leur traversée de l'Atlantique, avec 137 h 5 mn 50 s et 5.001,22 km.

Pascal MARTIN.



Les deux cèdres de l'Ermitage  
à Meudon-la-Forêt  
après l'ouverture de la voie rapide.

Reproduction d'une peinture  
de M. Roger Putod (1978).

## VISITE DE LA FORÊT

Le 15 mai, sous la conduite de M. Chaigne, de l'Office National des Forêts, remplaçant M. Charreton, Chef de la Subdivision, empêché, une quinzaine de membres du Comité de Sauvegarde des Sites ont procédé à une très intéressante visite de la forêt.

M. Chaigne, après avoir rappelé pourquoi les « coupes rases » sont indispensables dans une forêt très âgée qui ne se reproduit plus naturellement, a amené les assistants voir deux placeaux.

Le premier, situé sur la parcelle 26, en bordure de la Route Royale, près du Club Anglais, date de 1979 et doit donc, en principe, être clôturé jusqu'en 2009. Il comprenait, à l'origine, 6.378 plants essentiellement de chênes et de hêtres et, parmi les « divers », quelques cèdres et autres résineux.

Le deuxième, sur la parcelle 17, près de la Route Nationale 306 A et de l'Etang de Trivaux, a été réalisé en 1970. Le peuplement est donc déjà grand, les plants ayant trois ans lorsqu'ils sont mis sur les placeaux. Il s'agit de 7.500 arbustes, pour la plupart des chênes, érables, sorbiers, mais aussi de 1.600 « divers » dont 600 aulnes.

Sur l'un et l'autre placeaux, après les élagages naturels et ceux auxquels procède l'O.N.F., il restera environ 2.500 arbres.

Répondant à des questions, M. Chaigne indique qu'il y a peu de résineux en raison des risques d'incendie et qu'ils ne sont jamais plantés par groupes ni à proximité des maisons. Quant aux bouleaux, s'ils sont également rares, c'est que le terrain ne leur convient pas et qu'ils restent extrêmement fragiles (rappel des dégâts du dernier gel). Il s'agit surtout, dans notre région, d'arbres décoratifs. Les placeaux sont périodiquement nettoyés, mais il faut laisser aux plants un « bourrage », c'est-à-dire un environnement naturel. Jusqu'à un certain point, les herbes et même les ronces protègent et maintiennent l'humidité.

M. Chaigne, à titre d'exemple, attire ensuite l'attention des assistants sur un groupe de 6 chênes, splendides, du moins en apparence, qui se trouvent entre l'Etang de Trivaux et le placeau. Ils sont deux fois centenaires et commencent à présenter un danger sérieux. Il faudra donc les abattre sans trop tarder. C'est avec regret que les assistants constatent que, en effet, le haut de certains arbres est déjà mort.

A proximité, se trouvait il y a quelques années, la Fontaine Rossignol. Elle a dû être supprimée, ce bas-fond devenant un bourbier. Quant à la Fontaine Sainte-Marie, bien connue des Meudonnais, M. Chaigne indique que, si elle a été déplacée, c'est uniquement afin de réaliser un aménagement touristique.

Après avoir, au passage, présenté le Parc du Tronchet, réalisation jugée très satisfaisante dont l'entretien incombe à la Ville de Meudon, M. Chaigne amène les visiteurs au Carrefour de la Mare-Adam, sur la parcelle 41, afin de leur montrer des arbres « marqués ».

Sur chaque arbre destiné à être abattu, trois marques ont été apposées à l'aide d'un instrument dont une partie, semblable à une hachette, permet d'enlever un morceau d'écorce et dont l'autre sert à imprimer, sur le bois ainsi découvert, un cercle et les lettres A.F. Deux marques sont à hauteur d'homme, la troisième, au ras du sol, servira de contrôle au forestier après l'abattage. Il importe donc que l'entreprise la laisse apparente.

## L'ENTRETIEN DE NOTRE FORÊT

M. Lafitte, Chef de Centre à Versailles de l'Office National des Forêts a, comme chaque année, organisé au mois de juin, au Pavillon du Butard, une réunion à laquelle ont participé ses collaborateurs et les représentants des Associations de Sauvegarde de l'Environnement. Notre Comité était représenté par MM. Putod et Larré.

Le programme des travaux de l'année 1982 a été rappelé pour chaque Forêt Domaniale et il a été donné connaissance des prévisions pour 1983.

Nous sommes ainsi en mesure de préciser quelles sont les coupes d'amélioration et les coupes de régénération en cours ou prévues sur le territoire de Meudon. Mais avant d'en donner le détail, il semble intéressant de définir ces différentes sortes de coupes, en citant le procès-verbal, établi par l'O.N.F., de la réunion du Butard :

« Les coupes d'amélioration consistent à prélever, d'une part, les arbres dépérissants dans les parcelles et, d'autre part, à favoriser les plus beaux sujets en leur donnant de la place par l'enlèvement de certains individus à leur voisinage. »

- « Les coupes de régénération peuvent être de deux types :
- coupe rase quand le peuplement est pauvre en arbres adultes (chêne, hêtre) suivie par des plantations de chênes et de hêtres;
  - coupe d'ensemencement dans laquelle on coupe les châtaigniers, laissant les plus beaux chênes pour qu'ils produisent des glands afin de créer leur propre régénération. Une fois

Les coupes de cette parcelle 41 relèvent d'un entretien normal de la forêt, d'un « dépressage ». Et M. Chaigne montre un arbre fourchu, un autre dépérissant ou un arbre « dominé », c'est-à-dire qui a dû filer vers le haut pour chercher de la lumière. Un autre problème, sur la parcelle, est celui de la Route Forestière de la Mare aux Faisans, que les racines des arbres qui la bordent de trop près abîment en multipliant les nids-de-poule. Les assistants souhaitent qu'une autre solution que leur abattage soit étudiée.

Cette visite, qui a semblé courte, a, en fait, duré près de 2 heures et demi. Preuve qu'elle a été au plus haut point intéressante. Que M. Chaigne et l'Office National des Forêts en soient remerciés.

les glands germés et les jeunes plants viables, on coupe les semenciers afin de donner de l'espace aux semis. »

Sur la commune de Meudon, il ne s'agira vraisemblablement, pour la fin 1982 et pour l'année 1983, que de coupes d'amélioration.

En effet, les deux coupes rases prévues sur une partie de la parcelle 20 (à l'angle de la Nationale 306 A et de la route de l'Etang-de-Trivaux) et sur une partie de la parcelle 31 (près de la route des Gardes et de la rue du Bel-Air) ont dû être différées par suite du peu d'enthousiasme des entreprises forestières.

Quant aux coupes d'amélioration, elles concernent :

- les parcelles 40 à 50, c'est-à-dire les bois compris entre la Nationale 118, la route des Gardes, la route des Bois-Blancs et la route du Pavé-de-Meudon;
- les parcelles 40 et 41 (à proximité de la Mare-Adam et des terrains de sport et une partie de la parcelle 34 (près du Centre Aéré).

Lors de la vente annuelle, ces coupes n'ont pas trouvé preneurs. Une cession amiable est envisagée.

Les autres travaux intéressent, sur notre commune, les étangs de Villebon et de Meudon. Les études techniques relatives à la récupération des eaux pluviales de la Nationale 118 et accessoirement celle des eaux usées des deux restaurants seront terminées en 1983. Les travaux pourront donc être entrepris en 1984.

Nous reviendrons sur cette question, la visite organisée habituellement au printemps par le Comité, pour ses membres, avec le concours de l'Office National des Forêts, devant concerner, l'an prochain, les étangs de la forêt de Meudon.

## HOTEL ★ ★ N N FOREST HILL

100 chambres - Séminaires

**Tél. : 630.22.55**

40, av. du Maréchal de Lattre de Tassigny  
92360 MEUDON LA FORÊT

## *Les Mousquetaires*

**Restaurant - Banquets**

Buffet géant des Mousquetaires  
73 F SNC - Vin à discrétion \*

\* Prix en vigueur au 15-12-81



La Grille du Potager

P.S. — Nous ne devons pas oublier de féliciter l'entreprise Wingel, rue des Jardies, qui a effectué cette remarquable remise en état.

## INAUGURATION DE LA GRILLE RÉNOVÉE DU POTAGER DU DAUPHIN

22 JUIN 1982

Pour la joie de tous, la grille du Potager du Dauphin (à l'angle de la rue Marthe-Edouard et de la rue Obeuf) a retrouvé une nouvelle jeunesse. Certains esprits chagrins avaient trouvé excessifs les efforts nécessaires pour remettre en état un portail qui n'avait « que » 150 ans environ. Cependant, c'est un ouvrage de grande qualité qui a, de plus, le mérite de perpétuer le souvenir d'une réalisation du Grand Dauphin.

Au cours de l'inauguration, en présence de M. Gauer, Maire de Meudon, M. Jantzen, Inspecteur Général des Monuments Historiques, a fait un intéressant exposé rappelant, documents

à la main, que l'enclos de cette propriété n'avait pas changé depuis le siècle de Louis XIV. C'est ainsi que, partout où nous le pouvons, nous devons nous attacher à préserver ce qui fait encore la personnalité de notre ville.

Ces travaux n'ont pu être réalisés qu'à l'aide des dons des Meudonnais qui ont bien voulu s'intéresser à ce problème, à la participation du Centre Saint-Georges, à une subvention de la Mairie et à un an d'efforts de M<sup>me</sup> Goubelin, Vice-Présidente du Comité de Sauvegarde, qui s'est chargée de l'entière réalisation de ce projet : distribution des tracts, établissements des devis, surveillance des travaux, réponses aux souscripteurs.

Après l'inauguration, les grilles s'ouvrirent et un joyeux défilé s'étira à travers bois dans la propriété, pour participer à un vin d'honneur offert par les Pères à tous ceux qui avaient eu la générosité de partager leurs soucis. Qu'ils soient tous ici remerciés à nouveau.

## PÉRIPHÉRIQUE DE L'ILE-DE-FRANCE

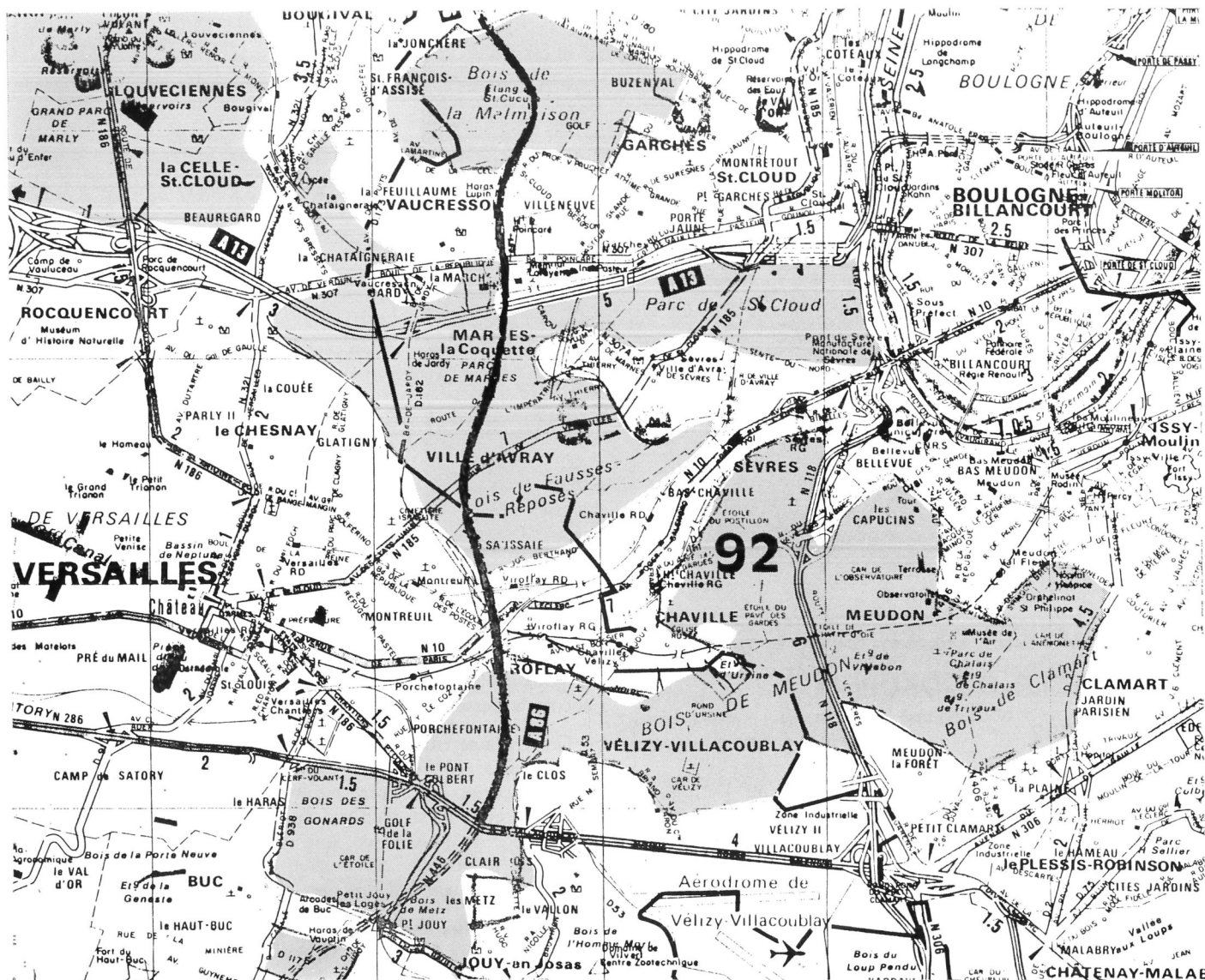
A 86

La construction de la A 86, périphérique de l'Ile-de-France, se poursuit. Sur 77 km, une quarantaine sont achevés. Plusieurs gros chantiers sont en cours à l'Est de Paris sur les territoires des communes de Fontenay-sous-Bois, Nogent-sur-Marne et Le Perreux, pour réaliser les 9 km qui permettront de relier l'autoroute du Nord à l'autoroute du Sud.

Par contre les 16,4 km de l'A 86 dans l'Ouest parisien sont encore en pointillé : depuis 1974 les associations de défense de l'environnement de l'Ouest parisien et l'*Union des Associations de Sauvegarde de l'Ouest Parisien*, créée pour coordonner

leur action et leur donner plus de poids, s'opposent en effet à ce projet et ont réussi à le différer. La carte jointe montre en effet que cette autoroute partirait du Pont Colbert pour rejoindre Nanterre à travers les forêts de Meudon (dans la partie entre Porchefontaine et Viroflay), de Fausses-Reposes et de La Malmaison : c'est 91 hectares de bois qui seraient détruits pour les emprises routières. Il faudrait y ajouter 160 hectares de bois morcelés en parcelles si petites que les Eaux et Forêts les considéreraient comme perdues. C'est donc en tout 250 hectares de forêt qui disparaîtraient de cette ceinture verte déjà morcelée. Il faudrait y ajouter toutes les nuisances liées à une telle autoroute :

- bruit,
- pollution de l'air,



— désordre dans les nappes phréatiques : il a en particulier déjà été constaté que l'alimentation des étangs de Ville-d'Avray serait gravement perturbée.

*Ces destructions et nuisances se justifiaient-elles ?*

Lorsque cette voie a été décidée, c'était pour assurer la circulation des 14 millions d'habitants alors prévus pour l'Ile-de-France en l'an 2000. Or cette population n'est actuellement que de 10 millions d'habitants et diminuera, pense-t-on actuellement, jusqu'à 9 millions en 2010. De plus il n'est pas sérieux d'affirmer que, malgré ces nouvelles perspectives démographiques, la mobilité de la population conduit à ne pas modifier les prévisions pour le réseau de transport. Il paraît donc anormal de poursuivre ce projet.

*Et pourtant, malgré l'opposition des habitants* (en 1975 une campagne de pétition hostile au bouclage de l'A 86 dans l'Ouest parisien avait réuni 100.000 signatures), l'opposition de nombreux élus (le Président de la République avait lui-même exprimé une position défavorable au bouclage lors des deux

élections présidentielles de 1974 et de 1981), l'administration poursuit la préparation de la réalisation de la A 86 : études, achats de terrains, marquage des arbres. Le 3 mars 1982 un arrêté du Ministre de l'Intérieur et du Ministre de l'Urbanisme a approuvé le plan d'occupation des sols de Viroflay que cette commune avait refusé à cause du tracé de cette autoroute. Les menaces se précisent donc. Les associations de défense des différentes communes concernées continuent à agir pour que le tracé actuel si destructeur pour nos forêts soit abandonné.

Si vraiment l'administration veut réaliser une liaison Nord-Sud à l'Ouest de Paris, pourquoi ne pas la faire à l'Ouest de Versailles par exemple en utilisant l'autoroute AB 12 déjà construite.

Nous pensons que de nombreux Meudonnais, bien que non directement concernés, ne comprendraient pas que l'on accepte de détruire 250 hectares de forêt de plus dans notre région et sont prêts à aider les communes voisines à conserver leur (et notre) cadre de verdure si appréciable.

## Délégués de quartiers

La liste actuelle des délégués de quartiers est la suivante :

|                 |                         |                                            |           |
|-----------------|-------------------------|--------------------------------------------|-----------|
| Quartier N° 1 : | Commandant Verdier      | 2 bis, rue du Cerf                         | 534.27.76 |
| 2 :             | .....                   |                                            |           |
| 3 :             | M. Clouzeau             | 12, avenue Scribe                          | 534.10.15 |
| 4 :             | M. Rémon                | 4, route des Gardes                        | 534.44.91 |
| 5 :             | M <sup>me</sup> Foucher | 5, rue Docteur-Vuillième                   | 626.04.70 |
| 6 :             | M <sup>me</sup> Simmony | 1, rue Rushmoor                            | 534.71.41 |
| 7 :             | M. Bocquet              | 22, rue Terre-Neuve                        | 626.01.68 |
| 8 :             | M. Poilevey             | 10, rue Baudreuil                          | 534.54.28 |
| 9 :             | .....                   |                                            |           |
| 10 :            | M. Jordan               | 10, rue Claude-Dalsème                     | 534.32.94 |
| 11 :            | M. Gayral               | 12, rue Lucien-Feuchot                     | 534.27.45 |
|                 | M. Monat                | 1 bis, rue Valentine                       | 626.21.36 |
| 12 :            | M. Boullault            | 4, rue des Capucins                        | 534.42.53 |
|                 | M. Gallien              | 69, route des Gardes                       | 534.33.53 |
|                 | M. Koechlin             | 1 bis, rue des Capucins                    | 626.10.81 |
|                 | M. Reinach              | 75, route des Gardes                       | 626.66.88 |
| 13 :            | M. Gilardoni            | 48, avenue du Onze-Novembre                | 534.36.38 |
| Meudon-la-Forêt | M. Larré                | 11, rue Woluwé-St-Lambert, Meudon-la-Forêt | 630.79.78 |

Les quartiers N°s 2 et 9 sont toujours sans délégué. Il est fait un pressant appel aux membres du Comité, habitant l'un de ces quartiers, qui accepteraient de remplir les fonctions de délégués pour qu'ils se fassent connaître au Secrétaire Général, M. Cossé, 60, avenue Jean-Jaurès, tél. 534.25.04.

**Bulletin**      {    **d'adhésion (1)**  
                          {    **de renouvellement (1)**

M. (Nom) .....

Prénom .....

Adresse .....

Téléphone .....

Profession .....

désire participer à l'action du Comité de Sauvegarde et demande à être inscrit comme membre .....

Date : .....

|               |                                      |      |                                                |
|---------------|--------------------------------------|------|------------------------------------------------|
| Cotisations : | Membre Bienfaiteur à partir de ..... | 75 F | par chèque ou mandat au nom du Comité de Sau-  |
|               | Membre Adhérent .....                | 30 F | vegarde des Sites de Meudon, « En la Mairie de |
|               | Membre Sympathisant .....            | 10 F | Meudon » - C.C.P. PARIS 22.465.15.             |

(1) Rayer la mention inutile.

**1<sup>er</sup> JANVIER 1983**

Le 1<sup>er</sup> janvier 1983, si le temps le permet, une trentaine de montgolfières prendront leur envol depuis la terrasse du château de Meudon pour inaugurer l'année du bicentenaire du premier vol humain.

Cette manifestation est organisée par le Club d'Intervention Aérostatique, présidé par Olivier Roux Devillas, avec l'appui de la ville de Meudon.

Seront présents à cette manifestation, des aéronautes en provenance des Etats-Unis, de Suède, d'Angleterre, d'Allemagne, de Suisse et de la plupart des clubs aérostatiques de France.

Meudon a été choisie comme lieu de décollage non seulement parce que cette ville abrite le Club d'Intervention Aérostatique mais surtout pour son passé aérostatique important. Rappelons simplement l'ascension du Duc de Chartres, futur Philippe Egalité, qui le 15 juillet 1784 décolla de Saint-Cloud et qui termina son vol, après avoir crevé son ballon avec la hampe d'un drapeau, par une descente périlleuse en s'écrasant dans la forêt de Meudon près de la fontaine Sainte-Marie; la fameuse ascension équestre de Testu-Brissy en 1798, l'école des aérostiers militaires de 1794 à 1884 et le décollage de nombreux dirigeables tels que la France qui réussit le premier voyage aérien en circuit fermé (1884).

La préparation et le gonflement des montgolfières est prévu entre 11 heures et 13 heures. Le décollage aura lieu entre 13 heures et 14 heures. Cet horaire peut être modifié suivant la direction des vents.

# Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon

Siège Social : Mairie de Meudon - 92190 MEUDON - C. C. P. Paris 22.465-15

---

Meudon, le 10 novembre 1982

## CONVOCATION

Les membres du Comité de Sauvegarde des Sites de Meudon sont convoqués à l'Assemblée Générale annuelle du Comité qui aura lieu le jeudi 16 décembre 1982, à 20 h 30, dans la salle de réunion de la Mairie (sous-sol).

### Ordre du jour :

- Eloges de MM. Julien-Laferrière et Susse, décédés.
- Rapport moral.
- Rapport financier.
- Rapport sur l'activité des Délégués de quartiers.
- Renouvellement du Conseil.
- Exposé sur l'Ouest parisien.
- Exposé sur les étangs.
- Présentation des projets sur les prochains bulletins.
- Questions posées par des membres du Comité.

En ce qui concerne l'élection de nouveaux membres du Conseil d'Administration les candidats sont priés de faire acte de candidature par lettre au Comité avant le 5 décembre (nouvelle adresse du Comité : en la Mairie de Meudon, 6, avenue Le Corbeiller).

M. Roger MILLET, Président.